

Η Αθήνα τον 19ο αιώνα. Συνοικία Μεταξουργείο¹

Χριστίνα Αग्रιαντώνη

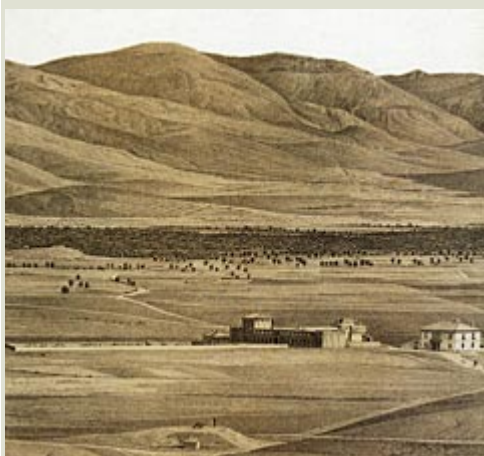
Καθηγήτρια Νεότερης Ιστορίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας



Τμήμα του χάρτη της Αθήνας του F. Aldenhoven (1837), όπου υποδεικνύονται τα τέσσερα κατελιμμένα οικόπεδα επί της οδού Μυλλέρου, ο οδικός κόμβος στο Δίπυλο και το τείχος του Χασεκί.

Σκοπός του κειμένου αυτού είναι να παρουσιάσει την εξέλιξη μιας συνοικίας της Αθήνας, της συνοικίας του Μεταξουργείου, αναζητώντας τους μηχανισμούς που προσδιόρισαν την εξέλιξη αυτή και συγκεκριμένα τη διαλεκτική σχέση ανάμεσα σε ένα μεγάλο οικοδόμημα και την περιοχή του, καθώς και τη διαπλοκή των ατομικών-συγκυριακών επιλογών και των δομικών τάσεων που υπαγορεύουν την ανάπτυξη της πόλης.

Το μεγάλο οικοδόμημα είναι, στην περίπτωση μας, το εργοστάσιο της «Σηρικής Εταιρείας της Ελλάδος Αθανάσιος Δουρουύτης & Σία», το γνωστό μεταξουργείο της Αθήνας που έδωσε και το όνομά του στη συνοικία. Η περιοχή του, όπως είναι γνωστό, βρισκόταν έξω από την ιστορική πόλη της Αθήνας, αλλά σε άμεση γειτνίαση με αυτήν, περιοχή αγροτική, με περιβόλια και χωράφια, είχε δύο πρόσθετα χαρακτηριστικά που συνιστούν ισάριθμες ιστορικές προδιαγραφές. Στα νότια της βρισκόταν η περιοχή του Δίπυλου (σήμερα εντός του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού), με ένα σημαντικό σταυροδρόμι όπου συνέκλιναν οι δρόμοι από την Ελευσίνα (Ιερά Οδός), τον Πειραιά (παρακλάδι του κυρίως δρόμου του Πειραιά, ο οποίος κατέληγε νοτιότερα, στην Πόρτα του Δράκου) και τα Σεπόλια². Από το σταυροδρόμι αυτό³ που φαίνεται καθαρά στον χάρτη του Aldenhoven του 1837 (εικόνα 1), ένας κεντρικός δρόμος οδηγούσε στην Πόρτα του Μωρία του τείχους του Χασεκί. Το δεύτερο χαρακτηριστικό ήταν ότι ακριβώς στη γειτονική Πόρτα του Μωρία (επίσης σημερινής οδού Σαρρή) ήταν εγκατεστημένοι, σύμφωνα τουλάχιστον με τον Κ. Μπίρη, γύφτοι σιδεράδες και γι' αυτό η πόρτα αυτή λεγόταν Γύφτικη⁴. Οι μεταφορικές-συγκοινωνιακές λειτουργίες και η παραγωγή ήταν συνεπώς παρούσες σε γειτονικά με την περιοχή που μας ενδιαφέρει σημεία, ήδη πριν από τη μετατροπή της Αθήνας σε πρωτεύουσα του κράτους.



Λεπτομέρεια από το Πανόραμα των Αθηνών [Panorama von Athen] του Fr. Stademann (1835), με την παλαιότερη απεικόνιση του υπό κατασκευή εμπορικού κέντρου και της οικίας Καντακουζηνού.

Με την εγκατάσταση της πρωτεύουσας στην Αθήνα και την έγκαιρη ένταξη της περιοχής στα σχέδια της νέας πόλης, άνοιξαν οι προοπτικές αστικοποίησης του επονομαζόμενου Χεζολίθαραυ ή Χεσμένης Πέτρας, όπως λεγόταν η περιοχή, που σύντομα μετονομάστηκε επί το ευπρεπέστερο Χρυσωμένη Πέτρα⁵. Τη στιγμή εκείνη, οι πιθανές κατευθύνσεις που θα έπαιρνε η εξέλιξη της ήταν φυσικά πολλές. Το συγκυριακό γεγονός που χάραξε την πρώτη κατεύθυνση ήταν η αρχική πρόταση των σχεδίων Κλεάνθη-Σάουμπερτ και Κλέντσε για την τοποθέτηση των ανακτόρων στις γειτονικές περιοχές της Ομόνοιας και του Δίπυλου αντιστοίχως. Η προδιαγραφόμενη εξέλιξη της περιοχής σε ζώνη κεντρικών αστικών λειτουργιών κινητοποίησε τις αγορές γης και προσέκλυσε τη σημαντική επένδυση του πρίγκιπα Γεωργίου Καντακουζηνού σε ένα μεγάλο αστικό ακίνητο που θα λειτουργούσε ως εμπορικό κέντρο. Ταυτόχρονα άρχισαν να χτίζονται και ορισμένες μεγάλες κατοικίες εύπορων εφηλίδων⁶ (εικόνα 2).

Η τελική όμως απόφαση για την τοποθέτηση των ανακτόρων στο διαμετρικά αντίθετο άκρο της πόλης, που αποφασίστηκε το 1836, ανέστρεψε την πλάστιγγα της κοινωνικής αξιοδότησης και πάγωσε τις εξελίξεις στην περιοχή του Χεζολίθαραυ, που έμεινε και πάλι με ασαφείς προσανατολισμούς. Το συγκρότημα Καντακουζηνού έμεινε ημιτελές, διότι η δημιουργία εμπορικού κέντρου σε αυτή την έκκεντρη πλέον περιοχή δεν είχε νόημα⁷. Η ζήτηση αστικής γης στράφηκε πράγματι προς τις βόρειες και βορειοανατολικές περιφερειακές ζώνες, που άρχισαν πρώτες να οικοδομούνται⁸. Ωστόσο, οι κατοικίες που είχαν ήδη χτιστεί ή αποπερατώθηκαν λίγο αργότερα –έστω κι αν οι περισσότερες εγκαταλείφθηκαν από τους αρχικούς (εύπορους) ιδιοκτήτες τους– κράτησαν για ένα διάστημα ανοιχτή την προοπτική της μετατροπής της περιοχής σε ζώνη κατοικίας⁹. Η φάση αυτή διήρκεσε περίπου είκοσι χρόνια και ο τελευταίος επιζών μάρτυράς της είναι η οικία Προβελέγγιου που διασώζεται στη γωνία Κεραμεικού και Μυλλέρου.

Σε γαλλικό χάρτη του 1854 (εικόνα 3) φαίνεται ότι ο εποικισμός της περιοχής παρέμεινε, στην εικοσαετία που μεσολάβησε, στα επίπεδα του 1837. Τέσσερα είναι, και στις δύο χρονολογίες, τα κατελημμένα οικοπέδα, ενώ το 1854 έχει προστεθεί και φαίνεται με σαφήνεια στον χάρτη το περιβόλι του μεταξουργείου επί της οδού Μυλλέρου (τότε Κεραμεικού), ο παλιός δρόμος προς τα Σεπόλια και ο οδικός κόμβος στο Δίπυλο (Πηγή: L. & R. Matton, *Athènes et ses monuments du XVIIe s. à nos jours*, Αθήνα 1963).



*Τμήμα Γαλλικού χάρτη της Αθήνας (Dépôt de la Guerre, 1853-1854), όπου υποδεικνύονται τα τέσσερα κατελημμένα οικοπέδα και το περιβόλι του μεταξουργείου επί της οδού Μυλλέρου (τότε Κεραμεικού), ο παλιός δρόμος προς τα Σεπόλια και ο οδικός κόμβος στο Δίπυλο (Πηγή: L. & R. Matton, *Athènes et ses monuments du XVIIe s. à nos jours*, Αθήνα 1963).*

Όταν λοιπόν η εταιρεία Βράμπε αποφάσισε την αγορά του συγκροτήματος Καντακουζηνού και τη μετατροπή του σε μεταξουργείο (1852), η περιοχή δεν είχε ακόμη ενσωματωθεί στον ιστό της πόλης. Η επιλογή του

συγκεκριμένου κτηρίου προφανώς οφειλόταν στο γεγονός ότι δεν υπήρχαν στην Αθήνα της εποχής εκείνης ανάλογου μεγέθους κτήρια που να προσφέρονται για τέτοιες χρήσεις. Αλλά και η επιδιωκόμενη νέα χρήση δεν ερχόταν σε σύγκρουση με τον –αδιαμόρφωτο ακόμη– χαρακτήρα της περιοχής, μιας περιοχής με προοπτικές μάλλον υποβαθμισμένες, στις παρυφές της πόλης.

Η δεύτερη αυτή (συγκυριακή) επέμβαση επρόκειτο να έχει μακροσκοπικές επιπτώσεις στο μέλλον της περιοχής, με πολύ μεγαλύτερη δηλαδή χρονική εμβέλεια απ' όσο έζησε το ίδιο το μεταξουργείο, κι αυτό γιατί στην πραγματικότητα συμβάδιζε με ορισμένες τάσεις μεγάλης διάρκειας που είχαν ήδη εγγραφεί στη δομή της πόλης. Τις τάσεις αυτές, η ίδρυση του μεταξουργείου τις ενίσχυσε: πρόκειται για την ενσωμάτωση της περιοχής στην παραγωγική ζώνη της πρωτεύουσας και την αποκρυστάλλωση της γνωστής, βασικής διχοτομίας της πόλης, που διατηρείται ως τις μέρες μας, ανάμεσα στις προνομιούχες αστικές ζώνες κατοικίας στα ανατολικά και τις λαϊκές συνοικίες κατοικίας και εργασίας δυτικά.



Φωτογραφία του δυτικού τμήματος της Αθήνας το 1869. Στα αριστερά το Θησείο, και στο βάθος το μεταξουργείο, έξω από την πόλη και πίσω από την οικία Προβελέγγιου (Πηγή: L. & R. Matton, Athènes et ses monuments du XVIIe s. à nos jours, Αθήνα 1963).

Η εξέλιξη αυτή έγινε φυσικά με αργούς ρυθμούς που επιταχύνθηκαν, μαζί με τους γενικότερους ρυθμούς αστικοποίησης, στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αι. Σε μια πρώτη φάση, το ίδιο το μεταξουργείο, που εξελίχθηκε σε εργοστασιακό συγκρότημα ποικίλων χρήσεων, λειτούργησε καταρχήν αποτρεπτικά για την επέκταση των ζωνών κατοικίας προς τα δυτικά. Στις αρχές της δεκαετίας του 1860 βρίσκεται ακόμη έξω από την πόλη (εικόνα 4)• αποτελεί οριακό σημείο εποίκισμού στον χάρτη του 1862 (εικόνα 5), όπου φαίνεται ότι η δόμηση έχει μόλις αρχίσει να επεκτείνεται προς τα δυτικά της Ομόνοιας. Ακόμη και το 1875 (εικόνα 6), όταν το τμήμα αυτό έχει πλέον ενσωματωθεί χωρίς χάσματα στον ιστό της πόλης, το συγκρότημα του μεταξουργείου με το περιβάλλον του φαίνεται να σχηματίζει έναν φραγμό, ένα όριο προς τη δυτική πλευρά.



Τμήμα χάρτη της Αθήνας του Γερμανού στρατιωτικού C. von Stranz (1862). Η περιοχή της Ομόνοιας έχει τώρα εποικιστεί. Το οικόπεδο του μεταξουργείου εμφανίζεται εδώ ενοποιημένο με το διπλανό του στα ΝΔ. Γωνία Πειραιώς και Μυλλέρου διακρίνεται το κτίριο του Ορφανοτροφείου Χατζηκώστα, και νοτιότερα, επί της Πειραιώς, το Γκάτζι (Πηγή: L. & R. Matton, Athènes et ses monuments du XVIIe s. à nos jours, Αθήνα 1963).

Στο διάστημα που χωρίζει τους δύο χάρτες, του 1854 και του 1862, δύο ακόμη ενέργειες συνέβαλαν καθοριστικά στην αποκρυστάλλωση του χαρακτήρα της περιοχής. Η πρώτη ήταν η εγκατάσταση εκεί του Ορφανοτροφείου Χατζηκώστα, το 1856, αρχικά με ενοίκιο στην –προφανώς εγκαταλελειμμένη– οικία Ν. Κύκλου (επί της οδού Κεραμεικού) και στη συνέχεια στην οικία Βράνη που του παραχωρήθηκε, γωνία Μυλλέρου και Πειραιώς¹⁰. Στο πλαίσιο της στρατηγικής των «φιλόανθρώπων» για την «κοινωνική ενσωμάτωση των φτωχών παιδιών»¹¹ το Ορφανοτροφείο ίδρυσε εργαστήρια για την επαγγελματική εκπαίδευση των τροφίμων του: αρχικά εργαστήρια ραπτικής και υποδηματοποιίας, κι αργότερα σιδηρουργείο. Το τελευταίο εξελίχθηκε σε εργοστάσιο, το οποίο μισθωνόταν σε ιδιώτη επιχειρηματία και απασχολούσε, το 1884, 50 εργάτες¹². Η δεύτερη ενέργεια ήταν η εγκατάσταση του εργοστασίου παραγωγής φωταερίου, το 1859-1861, προς τη νότια πλευρά του οδικού κόμβου για τον οποίο έγινε λόγος προηγουμένως. Το γνωστό Γκάζι ήταν το πρώτο βήμα προς τη μεταμόρφωση της οδού Αθηνών-Πειραιώς στον μεγάλο άξονα οχλουσών χρήσεων που παραμένει έως τις μέρες μας.



Τμήμα του χάρτη της Αθήνας του J.A.Kaupert (1875). Υποδεικνύεται η παραγωγική ζώνη της πόλης, με βάση Οδηγό της εποχής, το Ορφανοτροφείο Χατζηκώστα και το μεταξουργείο, «εμπροσθοφυλακές» της επέκτασης της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά.

Το σύμπλεγμα αυτό –ο άξονας της οδού Μυλλέρου με το μεταξουργείο και τα εργαστήρια του Ορφανοτροφείου από τη μία και το Γκάζι από την άλλη– αποτέλεσαν για τη δυτική πλευρά της Αθήνας τον πρώτο πόλο έλξης προς τον οποίο κατευθύνθηκαν οι παραγωγικές λειτουργίες, μέσα από τη διαδικασία των διαδοχικών πλευρικών μετατοπίσεων που χαρακτηρίζει την κινητικότητα και την προσαρμοστικότητα των χρήσεων στην πόλη. Οι λειτουργίες αυτές ασφυκτιούσαν στην ιστορική εστία τους, η οποία βρισκόταν, ως γνωστόν, στην ίδια επί αιώνες θέση, αφού το Παζάρι της οθωμανικής εποχής είχε εγκατασταθεί πάνω στα ίχνη της Ρωμαϊκής Αγοράς και της Βιβλιοθήκης του Αδριανού¹³. Στην οθωμανική Αθήνα, τα μαγαζιά και τα εργαστήρια αναπτύσσονταν με κατεύθυνση από νότο προς βορρά, πάνω στον άξονα της σημερινής οδού Πανός και ακτινωτά στους κάθετους άξονες των οδών Ηφαιστού, Πανδρόσου, Αδριανού κ.λπ. Η οδός Ηφαιστού ειδικότερα, προεκτεινόμενη (μέσω των οδών Άστιγγος και Λεωκορίου) μέχρι την Πόρτα του Μωρία, συγκέντρωνε τα σιδηρουργεία και τα σαγματοποιεία, ενώ προς την ανατολική πλευρά της Πανδρόσου παρατάσσονταν τα εργαστήρια υφασμάτων (αμπατζιδικά). Έτσι, η δομή της πόλης χαρακτηριζόταν –τουλάχιστον από την οθωμανική περίοδο– από μια κατανομή των δραστηριοτήτων σε «ευγενείς» και «οχλούσες», όπου οι δεύτερες καταλάμβαναν το δυτικό τμήμα της πόλης¹⁴.

Με τη διάνοιξη των οδών Ερμού, Αιόλου και Αθηνάς, η παραγωγική ζώνη ανασυντάχθηκε πάνω στους νέους αυτούς άξονες. Ας σημειωθεί με την ευκαιρία αυτή ότι, σε αντίθεση με τα γνωστά στερεότυπα περί του «παρασιτικού» χαρακτήρα της πρωτεύουσας, η Αθήνα ήταν και παρέμεινε μια παραγωγική πόλη: ακόμη και στην εποχή της βιομηχανίας, όμως, παρέμεινε η πόλη της μικρής βιοτεχνίας που παρήγε καταναλωτικά προϊόντα πολυτελείας. Τα μαγαζιά και τα εργαστήρια αναπτύσσονταν τώρα με κατεύθυνση κυρίως από ανατολή προς δύση και με κεντρικό άξονα την οδό Ερμού, για να καταλάβουν ολόκληρη την περιοχή ανάμεσα στο Μοναστηράκι και το δυτικό άκρο της οδού Αδριανού, τη συνοικία του Ψυρρή και το τρίγωνο Ερμού-Αθηνάς-Ευριπίδου (σημερινό εμπορικό κέντρο), διατηρώντας τις μικροτοπικές εξειδικεύσεις.

Αλλά η επέκταση της ζώνης αυτής προς τα βόρεια και τα ανατολικά, όπου χτιζόταν η νέα πόλη, εμποδιζόταν από τις «καλές» συνοικίες της Ομόνοιας και του Συντάγματος αντιστοίχως. Προς τα ανατολικά, ήδη από το ύψος της Αιόλου όπου το γνωστό καφενείο η «Ωραία Ελλάς», το τμήμα εκείνο της οδού Ερμού φιλοξενούσε τα καλύτερα εμπορικά και καφενεία για να καταλήξει στα ξενοδοχεία, τα ζαχαροπλαστεία και τα αρχοντικά της πλατείας Συντάγματος. Προς τα βόρεια, το θέατρο Μπούκουρα (1840), το Βαρβάκειο Λύκειο (1857) και το κεντρικό κτήριο της Εθνικής Τράπεζας οριοθετούσαν την ακτίνα επιρροής της πλατείας Ομοנוίας¹⁵.

Συνεπώς, η δυτική πλευρά της πόλης ήταν η μόνη φυσική διέξοδος της παραγωγικής ζώνης. Στην πλευρά αυτή, που ήδη συγκέντρωνε, όπως είδαμε, τα σημαντικότερα εργαστήρια, διευρύνονταν οι λειτουργίες του παλαιού κιάλας συγκοινωνιακού κόμβου. Στην πλατεία Αγίων Ασωμάτων κατέληγαν τώρα όλες οι άμαξες και τα κάθε είδους οδικά μεταφορικά μέσα που έρχονταν, με ολοένα αυξανόμενη πυκνότητα, από τον Πειραιά• η εγκατάσταση του σταθμού του σιδηροδρόμου στο ίδιο σημείο, το 1869, επιβάρυνε τον κόμβο με τις ανάγκες της αλλαγής μεταφορικού μέσου. Ολόκληρη η περιοχή, από την πλατεία Αγίου Φιλίππου, όπου έκαναν πιάτσα οι Μαλτέζοι βασιτάζοι, ως τις παρυφές της πλατείας Ελευθερίας (Κουμουνδούρου) συγκέντρωνε προνομιακά τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των μεταφορών: τα παλαιότερα σαγματοποιεία, σανοπωλεία κ.λπ., και τα νεώτερα αμαξοποιεία μαζί με τα ξυλουργεία και τα εργαστήρια μετάλλου.

Αυτά ακριβώς τα αμαξοποιεία υπήρξαν το όχημα της επέκτασης της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά. Το πρώτο που «μετανάστευσε» στα δυτικά της οδού Πειραιώς για να εγκατασταθεί δίπλα στο μεταξουργείο ήταν το «Ελληνικόν Αμαξοποιείον του κ. Γαλιάνι» (Galliani);¹⁶ η ύπαρξη του οποίου μαρτυρείται από το 1862 τουλάχιστον. Τρία χρόνια αργότερα, το 1865, ο νεοεστεμμένος Γεώργιος Α' επισκέφθηκε το μεταξουργείο Δουρούτη και το «πλησίον αυτού κείμενον» αμαξοποιείο και απένειμε παράσημα στους δύο ιδιοκτήτες τους¹⁷. Δέκα χρόνια αργότερα, το 1875, τα περισσότερα αμαξοποιεία (14 από τα 15 που καταγράφει για όλη την Αθήνα οδηγός της εποχής) συνωστίζονται πάντα στις οδούς Αδριανού, στην πλατεία Ασωμάτων και στην οδό Σαρρή, ενώ στην άμεσα γειτονική του μεταξουργείου περιοχή καταγράφεται και ένα εργαστήριο σιδηρών κατασκευών¹⁸. Στο μεταξύ, ένα τμήμα του ίδιου του μεταξουργείου (το ξυλουργείο-σιδηρουργείο) που είχε πλέον πάρει τον δρόμο της παρακμής ενοικιαζόταν σε ανεξάρτητο επιχειρηματία. Το 1875 το μεταξουργείο έκλεισε οριστικά και η περιοχή του βρισκόταν για άλλη μια φορά σε ένα σταυροδρόμι. Όμως τώρα η ζήτηση για κατοικία ήταν μαζική και πιεστική. Η πρωτεύουσα έμπαινε στην τροχιά της ταχείας επέκτασης και ο πληθυσμός της απογειωνόταν: από 44.250 κατοίκους το 1870, έφτασε τους 63.374 το 1879 (αύξηση 42%) και τους 107.251 το 1889 (+69%). Έτσι, μέσα στη δεκαετία 1875-1885, ολόκληρη η περιοχή μέχρι τις παρυφές του Γκαζιού στα νότια και το ρέμα του Κυκλοβόρου στα δυτικά, ενοικίστηκε και ενσωματώθηκε στην πόλη. Η υποβαθμισμένη ήδη ταυτότητά της αλλά και ο χαρακτήρας της νέας ζήτησης (μάζες μεταναστών, για πρώτη φορά σε τέτοια έκταση, από την ύπαιθρο και τις επαρχιακές πόλεις) συνέτειναν ώστε να διαμορφωθεί μια λαϊκή συνοικία με μικρά και ταπεινά σπίτια, η οποία στέγασε τεχνίτες, μεροκαματιάρηδες και κάθε λογής μικροεπαγγελματίες και βιοτέχνες, κυρίως Πελοποννήσιους αλλά και νησιώτες¹⁹.

Ωστόσο, αυτή η μαζική εισβολή της κατοικίας δεν ανέκοψε τη διείσδυση των παραγωγικών λειτουργιών στην περιοχή του Μεταξουργείου²⁰. Αντίθετα μάλιστα, ο χαρακτήρας των νέων εποίκων τη διευκόλυνε. Με κύριο πόλο πάντοτε την οδό Μυλλέρου και με κυρίαρχη λειτουργία τα αμαξοποιεία, οι χώροι εργασίας άρχισαν να διαχέονται στη γειτονιά. Το 1900, τα περισσότερα αμαξοποιεία είχαν μετατοπιστεί από την οδό Αδριανού προς τα δυτικά, στις οδούς Ασωμάτων, Λεωκορίου και Σαρρή, ενώ τέσσερα είχαν διαβεί την Πειραιώς για να εγκατασταθούν στην οδό Μυλλέρου. Δύο τουλάχιστον από αυτά –τα αμαξοποιεία των Αδελφών Ρόσση και του Λορέντζου Μάμου– ήταν μεγάλα, πολυάνθρωπα εργαστήρια που κατασκεύαζαν κάθε είδους αμαξώματα και οχήματα. Ως διεύθυνση μάλιστα του πρώτου, οδηγός της εποχής αναφέρει τη «συνοικία μεταξουργείου», εννοώντας πιθανότατα το ίδιο το κτηριακό συγκρότημα του παλαιού εργοστασίου²¹.



Τμήμα Γαλλικού χάρτη της Αθήνας (*Guide Joannes, Hachette et Cie, 1896*), όπου υποδεικνύεται η ζώνη των αμαξοποιείων στις οδούς Ασωμάτων, Λεωκορίου και Σαρρή και τα τέσσερα αμαξοποιεία της οδού Μυλλέρου (1900).

Την ίδια εποχή είχαν εισδύσει στην περιοχή και τα εργαστήρια μετάλλου. Δύο από τα σημαντικότερα μηχανουργεία της Αθήνας, των αδελφών Κοντέκα (ο «Ήφαιστος») και των Βλαχάνη, Πετρόπουλου & Σία, βρίσκονταν στις οδούς Κολοκυνθούς και Λένορμαν αντιστοίχως. Το δεύτερο, στη γωνία Λένορμαν και Κωνσταντινουπόλεως, εκεί όπου ο σιδηρόδρομος Πελοποννήσου χάραζε το νέο σύνορο της πόλης (εικόνα 7), εξελίχθηκε σε σημαντικό εργοστάσιο και, με την επωνυμία «ΒΙΟ, Ανώνυμη Γενική Βιομηχανική Εταιρεία», έζησε τουλάχιστον ως τη δεκαετία του 1960. Με τις εγκαταστάσεις αυτές, ενδεχομένως και άλλες μικρότερες που δεν απογράφονται στους οδηγούς της εποχής, η συνοικία του Μεταξουργείου είχε διαμορφώσει, ήδη από το τέλος του 19ου αι., τα βασικά γνωρίσματα της φυσιογνωμίας της, που η κατοπινή εξέλιξη, στην ίδια πάντοτε κατεύθυνση, επρόκειτο να ενισχύσει: μια λαϊκή-μικροαστική συνοικία με μικτές χρήσεις (κατοικία, εμπόριο και παραγωγή) διάχυτες στον ιστό της²².

Η φυσιογνωμία αυτή, στην ολοκληρωμένη μορφή της, αποτυπώνεται με ενάργεια τριάντα χρόνια αργότερα, στον χάρτη του 1930 (εικόνα 8). Στον χάρτη αυτόν τοποθετήθηκαν, με βάση αναλυτικό οδηγό του έτους εκείνου²³, όλες οι παραγωγικές χρήσεις (αμιγείς και βοηθητικές) στην περιοχή που περιλαμβάνεται μεταξύ των οδών Πειραιώς, Ιεράς Οδού, Κωνσταντινουπόλεως, Λένορμαν, Αχιλλέως και Δεληγιώργη. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει συνολικά περίπου 1.900 διευθύνσεις (αριθμημένες εισόδους)²⁴, από τις οποίες περίπου οι 680 ανήκουν σε όλες τις άλλες –εκτός κατοικίας– χρήσεις (εμπόριο, παραγωγή, αναψυχή, υπηρεσίες)• χονδρικά, δηλαδή, ένα στα τρία σπίτια της περιοχής ήταν (ή περιελάμβανε στο ισόγειο) εργαστήρια ή καταστήματα.

Η καταγραφή και χαρτογράφηση του συνόλου των εκτός κατοικίας χρήσεων αναδεικνύει τα βασικά χαρακτηριστικά της συνοικίας, και πρώτα απ' όλα τον λαϊκό χαρακτήρα της. Σε σύγκριση με το δυναμικό της κάθε κατηγορίας χρήσεων στο σύνολο της Αθήνας, στο Μεταξουργείο υπάρχουν, για παράδειγμα, ελάχιστα εμπορικά καταστήματα του τομέα ένδυσης-υπόδησης αλλά υψηλό ποσοστό ραφείων, υποδηματοποιείων και εργαστηρίων επιδιόρθωσης• υπάρχει ένα μόνο εστιατόριο (από τα 98 που καταγράφει ο Οδηγός) αλλά πλήθος οινομαγειρείων και καφενείων. Κατά δεύτερο λόγο, το πλήθος των καταστημάτων και η ποικιλία των χρήσεων (ανάμεσα στις οποίες και υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης και αναψυχής) αναδεικνύει μια συνοικία η οποία, μέσα σε 50 περίπου χρόνια από την εποχή που άρχισε να ποικιλίζεται, έχει αποκτήσει ολοκληρωμένο αστικό χαρακτήρα. Τέλος, η διαφορετική πυκνότητα των διαφόρων χρήσεων στα επιμέρους τμήματα της συνοικίας μαρτυρεί τους μηχανισμούς έλξης-απόθησης των ομοιογενών-αντιθετικών λειτουργιών που δημιουργούν συνάψεις και προσδίδουν ταυτότητες στα μέρη του αστικού ιστού. Έτσι, εμπορικές και παραγωγικές χρήσεις συνωστίζονται στην κεντρική ζώνη της συνοικίας και στους περιφερειακούς άξονες, ενώ στο εσωτερικό της – και ιδίως στο δυτικό τμήμα– διαμορφώνονται περισσότερο αμιγείς νησίδες κατοικίας, απ' όπου όμως δεν λείπουν τα καταστήματα τροφίμων, διάσπαρτα σε όλο τον ιστό, σχεδόν σε κάθε γωνιά• βορειοανατολικά, στις παρυφές της Ομόνοιας (πέραν της οδού Κολοκυνθούς), παρατηρείται μεγαλύτερη συγκέντρωση υπηρεσιών και ελεύθερων επαγγελματιών.



Παραγωγικές εγκαταστάσεις στη συνοικία Μεταξουργείου το 1930.

Ωστόσο, το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της συνοικίας Μεταξουργείου, αυτό που κυρίως ενδιαφέρει εδώ, είναι ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης παραγωγικών μονάδων και μάλιστα αυτών που σε μια στοιχειώδη ταξινόμηση θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν «βαριές»: εργαστήρια μετάλλου, ξύλου, οικοδομικών υλικών και τυπογραφεία, συνολικά 141 μονάδες (εικόνα 8). Είναι μάλιστα εμφανής η ιδιαίτερη πυκνότητα των μονάδων αυτών στην οδό Μυλλέρου η οποία, 75 χρόνια μετά την ίδρυση του μεταξουργείου, παραμένει ο κατεξοχήν δρόμος των εργαστηρίων και μικρών εργοστασίων, ενώ αντίθετα η γειτονική οδός Θερμοπυλών συγκεντρώνει περισσότερα «ελαφρά» εργαστήρια (ένδυσης-υπόδησης, κυτιοποιεία, κ.λπ.).

Ακόμη πιο αποκαλυπτική για την ανθεκτικότητα των ιστορικών παραμέτρων στη διαμόρφωση του χαρακτήρα της συνοικίας είναι η διαπίστωση ότι η περιοχή διατηρεί την εξειδίκευσή της στην εξυπηρέτηση των μεταφορών, αλλά τα αμαξοποιεία έχουν δώσει τώρα τη θέση τους στα ποικίλα εργαστήρια που εξυπηρετούν το νέο μεταφορικό μέσο, το αυτοκίνητο: εργαστήρια που κατασκευάζουν αμαξώματα, ταπετσαρίες και σούστες, μηχανουργεία, βαφεία και σταθμοί αυτοκινήτων, κι ακόμη καταστήματα ανταλλακτικών. Αυτά τα εργαστήρια θα δώσουν σιγά-σιγά τη θέση τους στα συνεργεία της μεταπολεμικής εποχής, όταν θα έχει οριστικά εκλείψει κάθε δυνατότητα δημιουργίας ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Ο Οδηγός του 1930 αποτυπώνει μια μεταβατική εποχή κατά την οποία, παρά την εφεύρεση της «αλυσίδας» στα εργοστάσια Φορντ, η παραγωγή του αυτοκινήτου παρέμενε ακόμη σε μεγάλο βαθμό τομέας εντάσεως εργασίας, επιτρέποντας έτσι τη διασπορά της παραγωγής επιμέρους τμημάτων του αυτοκινήτου –και κυρίως των εργασιών συναρμολόγησης– σε μικρότερες μονάδες. Η βιοτεχνία μεταφορικών μέσων της Αθήνας προσαρμόστηκε στις εξελίξεις και έδειξε εντυπωσιακή ευελιξία και αντοχή στον χρόνο²⁵.



«Εργοστάσιον αυτοκινήτων» (στα τέλη του 20ού αιώνα σταθμός) στην οδό Μυλλέρου 54: ζωντανός μάρτυρας μιας μακρόχρονης, και ξεχασμένης, ιστορίας.

Πλευρικές μετατοπίσεις και οσμώσεις, δυνάμεις έλξης που ασκούνται από ισχυρούς πόλους (μεγάλα ακίνητα, μη τυπικές λειτουργίες), αναπροσαρμογές των παραγωγικών χρήσεων εντός των ορίων ευρύτερων οικογενειών είναι μερικοί από τους μηχανισμούς διαμόρφωσης του αστικού ιστού στην ιστορική διαδρομή του που αναδεικνύει η ιστορία της συνοικίας Μεταξουργείου. Η διαδικασία αυτή δεν υπήρξε ωστόσο γραμμική. Η φυσιογνωμία της συνοικίας προέκυψε από τη σύνθεση αντίρροπων τάσεων που φάνηκαν κατά καιρούς να επικρατούν προσωρινά (ζώνη παραγωγική-ζώνη κατοικίας) και από τη διαπλοκή μεμονωμένων (συγκυριακών) ενεργειών και δομικών ροών της ανάπτυξης της πόλης. Το μεγάλο κτήριο, το κτήριο του μεταξουργείου, διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεκκυστική αυτή. Πρώτα άνοιξε τον δρόμο για την

επέκταση της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά της πόλης κι έπειτα αλώθηκε από την κατοικία. Η επιρροή όμως που είχε ήδη ασκήσει στο περιβάλλον του άντεξε στον χρόνο περισσότερο από το ίδιο. Οι παραγωγικές λειτουργίες, με κεντρικό άξονα την οδό Μυλλέρου, διείδυσαν στη νεοεποικισμένη περιοχή, για να διαμορφωθεί ένα αξεδιάλυτο πλέγμα κατοικίας-εργασίας, μια αστική γειτονιά με ιδιαίτερη ταυτότητα.

1. Το κείμενο αυτό δημοσιεύτηκε και στον σύμμεκτο τόμο: *Το Μεταξουργείο της Αθήνας*. (Επιμ. Χριστίνα Αγριαντώνη - Μαρία Χριστίνα Χατζηϊωάννου), ΚΝΕ / ΕΙΕ, Αθήνα, 1995.

2. Βλ. τα σχέδια της οθωμανικής Αθήνας και του περιβάλλοντος χώρου με τους αγροτικούς δρόμους στο Κ. Μπίρης, *Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών*, Αθήνα 1933, σ. 5, και Ι. Τραυλός, *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, Αθήνα 1993, πιν. XI. Βλ. επίσης *Lya και Raymond Matton, Athènes et ses monuments du XVIIe s. à nos jours*, Αθήνα 1963, από όπου και οι εικόνες 3, 4 και 5 της παρούσας μελέτης.

3. Στα ίχνη του βρίσκεται και σήμερα ένας σημαντικός οδικός κόμβος (διασταύρωση Ιεράς Οδού και Πειραιώς)

4. Κ. Μπίρης, *Οι γύφτοι. Μελέτη λαογραφική και εθνολογική*, Αθήνα 1942, σ. 5. Τα σιδεράδικα καταλάμβαναν όλη την προέκταση της Ιεράς Οδού μέσα στην πόλη, δηλαδή από δυτικά προς ανατολικά, τις σημερινές οδούς Τουρναβίτου, Λεωκορίου, Αστιγγος και Ηφαιστου.

5. Οι περιοχές Μεταξουργείου, Βάθη, Εξαρχείων και Νεαπόλεως (τότε Προαστείου) υπήρξαν οι πρώτες ακάλυπτες ζώνες που εντάχθηκαν στο σχέδιο Κλέντσε, το οποίο εγκρίθηκε στις 18.9.1834, βλ. Ι. Τραυλός, *ό.π.*, σ. 238. Για την ονομασία της περιοχής, βλ. Αρχείο Χ. Ζιούλα, συμβόλαιο 12882/17.8.1840 του συμβολαιογράφου Αθηνών Κ. Κοκίδου.

6. Ο Α. Μηλιαράκης, «Αι προ πεντηκονταετίας μεγάλοι των Αθηνών οικία», *Εστία*, τχ. 470, 1.1.1885, σ. 27, αναφέρει ως «προϊόντα» της φάσης αυτής τις οικίες: του ηγεμόνα της Βλαχίας Ιωάννη Καρατζά (εντός των τειχών, στην οδό Σαρρή), του Γ. Αργυρόπουλου (μετέπειτα Κουμουνδούρου) στην πλατεία Ελευθερίας (Κουμουνδούρου), του Μίσιου (μετέπειτα Ι. Μεσσηνηζή) νοτιότερα, κοντά στο Γκάτζι, του Μπότσαρη (μετέπειτα Προβελέγγιου) στη γωνία Κεραμεικού και Μυλλέρου και φυσικά του Καντακουζηνού στον χώρο του μεταξουργείου. Βλ. ακόμη Ν. Καλλέργη-Μαυρογένη, «Αι πρώται επί Όθωνος οικία των Αθηνών», *Τα Αθηναϊκά*, τχ. 31-32, Χριστούγεννα 1965, σ. 84-90, και Αγγελική Κόκκου, «Τα πρώτα αθηναϊκά σπίτια», *Αρχαιολογία*, τχ. 2, Φεβρουάριος 1982, σ. 57-58.

7. Για την τύχη του συγκροτήματος, βλ. την αναλυτική μελέτη της Αριστέας Παπανικολάου-Κρίστενσεν «Το Μεταξουργείο της Αθήνας. Από το εμπορικό κέντρο στο εργοστάσιο», στον τόμο *Το μεταξουργείο της Αθήνας*, επιμ. Χ. Αγριαντώνη - Μ.Χ. Χατζηϊωάννου, ΚΝΕ/ΕΙΕ, Αθήνα 1995.

8. Οι ανερχόμενες τιμές της γης αντιστοιχούσαν σε μια ζήτηση που εκπορευόταν την εποχή εκείνη μάλλον από εύπορα στρώματα κι όχι από φτωχούς μετανάστες του αγροτικού χώρου. Σχετικά με τις πρώτες αγορές γης στην Αθήνα, βλ. και Θ. Δρίκος, *Οι πωλήσεις των οθωμανικών ιδιοκτησιών της Αττικής 1830-1831*, Αθήνα 1994.

9. Για παράδειγμα η οικία Καντακουζηνού ενοικιαζόταν ως κατοικία σε όλο αυτό το διάστημα• όπως φαίνεται στη μελέτη της Αριστέας Παπανικολάου-Κρίστενσεν στον τόμο αυτόν, μεταξύ άλλων έζησαν εκεί ο Όθων Γρόπιος, ο Χρισ. Ζίγγελ και η οικογένεια Αυτ.

10. Το Ορφανοτροφείο ιδρύθηκε με κληροδότημα του Γιαννιώτη Γεωργίου Χατζηκώστα, βλ. Αθήνα (Περιοδικόν σύγγραμμα εκδιδόμενον ανά δεκαπενθήμερον) έτος Α', τχ. 2, 5 Ιουλίου 1887 και Σπ. Π. Φίλλη, «Αι

Αθήναι του 1860», Τα Αθηναϊκά, τχ. 34, Σεπτ. 1966, σ. 40-43 (πρόκειται για αναδημοσίευση επιστολής του Σπ. Φίλλη από φυλλάδιο που είχε εκδοθεί το 1866). Από λάθος ο Κ. Μπίρης, Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20όν αι., Μέρος Α', Αθήνα 1966, σ. 204, αναφέρει ότι το Ορφανοτροφείο ιδρύθηκε το 1890.

11. Μαρία Κορασίδου, «Οι φιλάνθρωποι μιλούν για τους φτωχούς...», Τα Ιστορικά, τχ. 17, Δεκέμβριος 1992, σ. 401.

12. 11. Το 1860, το Ορφανοτροφείο στέγαζε 60 ορφανά αγόρια ηλικίας 8-12 ετών, για να φτάσει τα 100 το 1870 και τα 220 το 1883, βλ. Σπ. Φίλλη, ό.π. και Επετηρίς της Ελλάδος διά το έτος 1884, Αθήνα 1883, σ. 139-140. Το Ορφανοτροφείο διακρίνεται καθαρά στον χάρτη του 1875 (Εικόνα 6), στην ολοκληρωμένη μορφή του, με εσωτερικό αίθριο.

13. 12. Βλ. Θ. Ν. Φιλαδελφεύς, Ιστορία των Αθηνών επί Τουρκοκρατίας από του 1400 μέχρι του 1800, τ. 1, Αθήνα 1902, σ. 308-309, και Ι. Τραυλός, ό.π., σ. 208-220 και ιδίως εικ. 140, σ. 211.[\[επιστροφή\]](#)

14. Βλ. την επισήμανση της διχοτομίας αυτής στην προεπαναστατική Αθήνα και στο G. Sklavounos, «Transports et division sociale de l'espace urbain: Athènes du XIXe et XXe siècle», Villes en parallèle, τχ. 9, Φεβρ. 1986, σ. 38.[\[επιστροφή\]](#)

15. Για τον χαρακτήρα του βορείου τμήματος της οδού Αθηνάς τον 19ο αιώνα, βλ. χαρακτηριστικές εικόνες στο Θ. Παπαγεωργίου, Ενθύμιον Αθηνών, Αθήνα 1990 (δυστυχώς χωρίς χρονολόγηση) και Δ. Σκουζέ, Ο δρόμος που άλλαζε μορφές, Η Αθήνα που έφυγε, Αθήνα 1961, σ. 60-63.

16. Εθνοφύλαξ, 10.7.1862.

17. Εθνοφύλαξ, 10.4.1865. Το αμαξοποιείο Γαλιάνη δεν αναφέρεται σε μεταγενέστερες πηγές, είναι όμως πιθανό να συνέχισε τη ζωή του με άλλη επωνυμία: το αμαξοποιείο των αδελφών Ρόσση, εγκατεστημένο το 1900 πολύ κοντά στο μεταξουργείο, αναφέρει σε διαφήμισή του ως έτος ίδρυσης το 1861, ενώ δεν απαντάται σε προγενέστερες πηγές, συνεπώς ήταν πιθανότατα διάδοχος του αμαξοποιείου Γαλιάνη• βλ. *Société Biotechnique Hellénique, La Grèce commerciale et industrielle en 1900, Αθήνα 1900, σ. XVIII του παραρτήματος.*

18. Το κλινοποιείο του Δ. Δουκάκη, επί της οδού Πειραιώς, λίγο πιο κάτω από το Ωδείο, βλ. Μ. Μπούκας, Οδηγός εμπορικός ... των κυριότερων πόλεων, Αθήνα 1875, σ. 109-110,112• είναι πιθανό ότι η καταγραφή του Μπούκα δεν είναι πλήρης• δεν αναφέρει πάντως αμαξοποιείο στην περιοχή του Μεταξουργείου.

19. Φευγαλέες αλλά χαρακτηριστικές, εικόνες και σηματοδοτήσεις της περιοχής σε ορισμένα λογοτεχνικά κείμενα: «Κάτω εις την εσχατιάν της πόλεως, εκείθεν του Μεταξουργείου», είχε το σπιτάκι που είχε χτίσει μόνος του ο μάστορ-Δημήτρης ο Χωριανός, «ασπριστής ή χρωματιστής την τέχνην», του διηγήματος του Α. Παπαδιαμάντη «Φιλόστοργοι» (1895) (στο: Λίζυ Τσιριμώκου, Γραμματολογία της πόλης, λογοτεχνία της πόλης, πόλεις της λογοτεχνίας, Λωτός, χ.χ.έ [1987], σ. 86-87). Στο Μεταξουργείο καθόταν επίσης με τη θεία της, «που 'χε μια φορά κι αυτή τον τρόπο της, μα σαν απόμεινε χήρα έκανε τη σιδερώστρα», η νεαρή Βεργινία του μυθιστορήματος του Κων. Χρηστομάνου, Η κερένια κούκλα, Αθήνα 1925 (το παράθεμα από τη σ. 11). Νεώτερες μαρτυρίες για τη φυσιογνωμία του Μεταξουργείου στο: Β Αγγελίδης, Μεταξουργείο - Κολωνός, Νοσταλγία και πραγματικότητα, Αθήνα 1992, ιδίως σ. 37-47.

20. Ο διαχωρισμός κατοικίας-εργασίας είναι φυσικά πρόσφατο φαινόμενο και ανήκει στην εποχή του αυτοκινήτου. Είναι πασιγνωστή, και δεν θα επιμείνουμε εδώ περισσότερο, η ανάμιξη των λειτουργιών στις ιστορικές πόλεις κι όχι μόνο στις φτωχογειτονιές τους. Αν υπάρχει κάτι που πρέπει να υπενθυμιστεί είναι ότι ο δογματισμός με τον οποίο εφαρμόστηκε τον 20ό αι. η αρχή του διαχωρισμού των λειτουργιών οδήγησε στις απάνθρωπες ζώνες κατοικίας-κοιμητήρια που γνωρίζουν όλες οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις.

21. Παρ' όλο που το μεταξουργείο είχε από καιρό σφραγίσει με το όνομά του την περιοχή, η συνοικία, και συγκεκριμένα η ζώνη που περιλαμβάνεται μεταξύ των οδών Πειραιώς, Βουτιαδών, Κων/πόλεως, Λένορμαν και Κολοκυνθούς (περιλαμβάνει δηλαδή το Γκαζοχώρι και τμήμα της συνοικίας Ακαδημίας Πλάτωνος) ονομάστηκε για πρώτη φορά επισήμως, με το Β.Δ. της 7.6.1908, «Κεραμεικού έξω». Βλ. Μ. Μαρμαράς, Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας, Πολιτιστικό-Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1991, σ. 96 και χάρτης 1, σ. 97.

22. Βλ. και την ταξινόμηση που προτείνει ο Μ. Μαρμαράς, ό.π., σ. 110.

23. Οδηγός της Ελλάδος του έτους 1930 (ιδρύθη το 1900 υπό Ν. Γ. Ιγγλέση), Πυρσός Α.Ε.

24. Ο αριθμός υπολογίστηκε με βάση την αρίθμηση των δρόμων. Είναι προφανές ότι πρόκειται για προσέγγιση, διότι δεν μπορούν να είναι γνωστές οι υποδιαίρεσεις των αριθμήσεων (π.χ. 42α κ.ο.κ.). Οι εγκαταστάσεις τοποθετήθηκαν στον χάρτη της Εικόνας 6 με βάση τη σημερινή αρίθμηση των δρόμων, μια και η αντιπαραβολή με τους αριθμούς που καταγράφονται στον Οδηγό του 1930 έδειξε ότι δεν έχει αλλάξει δραστικά από τότε• δεν πρέπει όμως να αποκλειστούν μικροτοπικές διαφοροποιήσεις και γι' αυτό η θέση των μονάδων στον χάρτη δεν πρέπει να θεωρηθεί απολύτως ακριβής: η προσέγγιση έγινε σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου.

25. Ας σημειωθεί ότι δύο από τα πέντε εργαστήρια αμαξωμάτων αυτοκινήτων («Αθηνά», στη γωνία Μυλλέρου και Γερμανικού, απέναντι από το μεταξουργείο, και Π. Αλεξίου) και δύο από τα εννέα μηχανουργεία (των Σ. Κορδελλάκου στην Ιερά Οδό και Σ. Σιδερίδη, πάλι στη Μυλλέρου) του 1930, συγκαταλέγονται το 1954 ανάμεσα στα σημαντικότερα εργοστάσια των αντίστοιχων κλάδων, βλ. Ν. Σιδερός, Η ελληνική βιομηχανία: Βιομηχανική παραγωγή και αξία αυτής κατά τα έτη 1953 και 1954, Αθήνα 1955